

Õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse seire protseduur

1. EESMÄRK

- 1.1. Protseduuri eesmärk on kehtestada õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse seireks vajalikud tegevused.

2. KÄSITLUS- JA KASUTUSALA

- 2.1 Õhusõidukite seire eesmärk on kontrollida Eesti Vabariigis registreeritud õhusõidukite vastavust vastavalt:

- a) Euroopa Komisjoni määruse 1321/20142 lisa I (Osa M);
 - b) Lennunduseseaduse;
 - c) Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 2018/1139 4. juuli 2018, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi:
 - i. (EÜ) nr 2111/2005,
 - ii. (EÜ) nr 1008/2008,
 - iii. (EL) nr 996/2010,
 - iv. (EL) nr 376/2014 ja
 - v. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning
 - vi. tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004
- ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/9.

- 2.2 Seiret kohaldatakse Eesti Vabariigi tsiviilõhusõidukite riiklikkusse registrisse kantud õhusõidukitele, mille suhtes kehtib Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus 2018-1139.

- 2.3 Seire kohustus on pandud Transpordiametile Euroopa Komisjoni määruse 1321/2014 lisa I (Osa M) punkti M.B.303 kohaselt.

3. VOLITUSED, KOHUSTUSED JA VASTUTUSED

- 3.1 Lennundustehnika osakonna põhimääruse järgi vastutab lennundustehnika osakond õhusõidukite seire, planeerimise; teostuse; saadud informatsiooni analüüsi ja parendus- ning ennetusmeetmete rakendamise eest.
- 3.2 Osakonna juhataja määrab sertifitseerimismenetluse eest vastutava inspektori (edaspidi inspektor), sertifitseerimisauditil osalevad inspektorid ja vajadusel nende asendajad.

4. TEGEVUSE KIRJELDUS. MEETOD

4.1 Seire planeerimine

- 4.1.1 Seire plaani koostamisel kasutatakse riskipõhist lähenemist võttes arvesse:

- a) eelneva aasta seire riskianalüüsi tulemusi riskielementide lõikes;
- b) lennuohutust mõjutavate juhtumite teadeteid;
- c) käitajate hooldus- ja käitamistingimusi;
- d) õhusõidukite **perroonikontrollide** (SANA) tulemusi;

- e) käitajate lennukipargi suurust ja koostist;
 - f) lennukõlblikkuse korraldajate kogemust, **järelevalve tulemusi.**
- 4.1.2 **Seire plaan koostatakse elektroonilises andmebaasis TA ACAM kalendriaastaks ja seda korrigeeritakse pidevalt ülal loetletu põhjal.**
- 4.1.3 Seire plaani koostamisel **lennukipargi suuruse põhjal lähtutakse järgmisest tabelist:**

Grupp	Õ/S arv	Reegel
Lennukid (AOC) kuni 5700KG	1-10	1 seire aastas
Lennukid (AOC) 5,701KG – 50,000KG	1-10	1 seire aastas
	11-25	1 seire aastas
Lennukid >50001KG	1-10	1 seire aastas
	11-20	1 seire aastas
Helikopterid (AOC) 0001KG - 5,700KG	1-8	1 seire aastas
Mittetulunduslikel eesmärkidel kasutatavad õhusõidukid CAMO lepinguga	Vähemalt 1 seire aastas iga Osa-M alajagu G eraldiseisva organisatsiooni kohta	
Mittetulunduslikel eesmärkidel kasutatavad õhusõidukid CAMO lepinguta (eralennukid ja helikopterid)	Vähemalt 10% lennukõlblikest õhusõidukitest	

4.2 Seire teostamine

- 4.2.1 Seire kujutab endast õhusõidukite lennukõlblikkuse riskifaktorite põhjalikku hindamist, mida eelistatult tehakse suuremahuliste hoolduste ajal.
- 4.2.2 Vähemalt 20% seiretest tehakse ette teatamata õhusõidukite käitamise ajal perroonil tehtava lennukõlblikkuse hindamisena.
- 4.2.3 Riskifaktorite hindamisel kasutatakse abimaterjalina Euroopa Komisjoni määruse 1321/20142 lisa I (alajagu G) punkti M.B.303(b) GM M.B.303(b) - Riskifaktorid (Key Risk Elements).
- 4.2.4 Põhjaliku seire ajal hinnatakse järgmisi riskifaktoreid (Key Risk Element – KRE):

A. Õhusõiduki tüübikohasus (**AIRCRAFT CONFIGURATION**)

A.1 Vastavus tüübisertifikaadile ja muudatustele (*Type design and changes to type design*)

A.2 Lennukõlblikkuse piirangud (*Airworthiness limitations*)

A.3 Lennukõlblikkuse direktiivid (*Airworthiness Directives*)

B. Õhusõiduki käitamine (**AIRCRAFT OPERATION**)

B.1 Õhusõiduki dokumentatsioon (*Aircraft documents*)

B.2 Lennukäsiraamat (*Flight Manual*)

B.3 kaalumistunnistus (*Mass & balance*)

B.4 Märgistused ja sildid (*Markings & placards*)

B.5 Vastavus käitamise nõuetele (*Operational requirements*)

B.6 Defektide kõrvaldamise korraldus (*Defect management*)

C. Õhusõiduki hooldus (**AIRCRAFT MAINTENANCE**)

C.1 Õhusõiduki hooldusprogramm (*Aircraft Maintenance Programme*)

C.2 Õhusõiduki komponentide hoolduse korraldus (*Component control*)

C.3 Õhusõiduki remont (*Repairs*)

C.4 Jätkuva lennukõlblikkuse kirjed (*Records*)

4.2.5 Õhusõidukite käitamise ajal perroonil tehtava lennukõlblikkuse seirel hinnatakse järgmisi riskifaktoreid:

- B.1 Õhusõiduki dokumentatsioon (*Aircraft documents*)
- B.2 Lennukäsiraamat (*Flight Manual*)
- B.3 kaalumistunnistus (*Mass & balance*)
- B.4 Märgistused ja sildid (*Markings & placards*)
- B.5 Vastavus käitamise nõuetele (*Operational requirements*)
- B.6 Defektide kõrvaldamise korraldus (*Defect management*)

4.2.6 Õhusõidukite seire võidakse ühildada teiste järelevalvetoimingutega:

- a) jätkuva lennukõlblikkuse kontroll;
- b) lennuloa väljastamise puhul tehtav ülevaatus;
- c) õhusõiduki registreerimise puhul tehtav ülevaatus;
- d) plaaniliste jätkuvat lennukõlblikkust korraldavate ja hooldusorganisatsioonide auditite ajal tehtav õhusõidukite pisteline ülevaatus (*product sampling*);
- e) jätkuva lennukõlblikkuse tegijate hindamine.

4.2.7 Seire ühildamise korral lennukõlblikkuse korraldajale tehtava auditiga kaasneb auditile õhusõiduki lennukõlblikkuse hindamine perroonil.

4.2.8 Õhusõidukite lennukõlblikkuse hindamisel veendutakse, et:

- a) kontrollitud õhusõidukite seisukord vastab lennukõlblikkuse sertifikaadi tingimustele;
- b) õhusõiduki lennukõlblikkuse korraldus on efektiivne ja rahuldav jätkuva lennukõlblikkuse tase on saavutatud;
- c) asjaosaliste organisatsioonidele ja isikutele väljastatud sertifikaadid ja litsentsid on kehtivad tagamaks kehtestatud nõudeid.

4.3 Seire dokumenteerimine

4.3.1 Seire tulemused esitatakse vormil LT_AIR_3_J5_V1 ja elektroonilises andmebaasis TA ACAM inspections LT_AIR_3_J5_V2.

4.3.2 Seire käigus avastatud puudused liigitatakse vastavalt Osa M punktile M.A.905 ja saadetakse koos kõrvaldamise tähtajaga käitajale/omanikule e-posti või kirja teel läbi dokumendihaldussüsteemi.

4.3.3 Puudused jaotuvad järgmiselt:

- a) **esimese astme puuduste** puhul nõuab Transpordiamet et enne lendude jätkamist võetaks ette asjakohaseid parandusmeetmeid, ning/või võtab Transpordiamet ise meetmeid lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi kehtetuks tunnistamiseks või peatamiseks. Esimese astme puudus on lennuohutuse seisukohast määrava osa M nõude täitmata jätmine;
- b) **teise astme puuduste** puhul peavad Transpordiameti nõutavad parandusmeetmed vastama puuduse laadile. Teise astme puudus on osa M nõude täitmata jätmine, mis võib vähendada ohutustaset.

4.3.4 Puuduste kõrvaldamise õigeaegset täitmist kontrollib selleks määratud inspektor. Vastutav inspektor teeb isiku(te)le ja/või organisatsioonidele vajadusel ettekirjutusi ning algatab väärteomenetlusi.

4.4 Puuduste käsitlemine

- 4.4.1 Puudusi käsitletakse elektroonilises andmebaasis TA ACAM inspections LT_AIR_3_J5_V2.
- 4.4.2 Õhusõiduki lennukõlblikkuse korraldaja - omanik või M osa alaosa G järgi sertifitseeritud organisatsioon - teeb kindlaks ja kirjeldab puuduse:
- a) põhjuse;
 - b) korrigeeriva/ennetava tegevuse;
- 4.4.3 Õhusõiduki lennukõlblikkuse korraldaja edastab ülal loetletu Transpordiametile.
- 4.4.4 Korrigeerivad/ennetavad tegevused peavad vältima samalaadse puuduse kordumist ning olema inspektori poolt aktsepteeritud.

4.5 Seire tulemuste analüüs

- 4.5.1 Seire käigus avastatud puudused kantakse puuduste koondlehele et analüüsida puuduste esinemisest:
- a) õhusõidukite gruppide järgi;
 - b) riskifaktorite järgi;
 - c) õhusõidukite kasutusviiside järgi;
 - d) käitajate järgi.
- 4.5.2 Kord aastas koostatakse õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse seire tulemuste riskianalüüs, mis kätkeb endas puuduste põhjuste määratlemist ja analüüsi. Hinnatakse iga riskifaktori kohta:

1) Puuduste esinemise sagedust

Likelihood	Meaning	Value
Frequent	Likely to occur many times (has occurred frequently) > than 25% from total of findings	5
Occasional	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently) 20 - 25% from total of findings	4
Remote	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely) 10- 20% from total of findings	3
Improbable	Very unlikely to occur (not known to have occurred) 5 - 10% from total of findings	2
Extremely improbable	Almost inconceivable that the event will occur < than 5% from total of findings	1

2) Puuduste tõsidust – kõige raskemaid eeldatavaid tagajärgi

Severity	Meaning	Value
Catastrophic	Aircraft / equipment may be destroyed	A
Hazardous	A large reduction in safety margins	B
Major	A significant reduction in safety margins	C
Minor	Nuisance	D
Negligible	Few consequences	E

3) Puuduste raskust riskimaatriksi järgi

Safety risk probability	Safety risk severity				
	Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E

Frequent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

4) Administratiivmeetmete vajadust

Safety Risk Index Range	Safety Risk Description	Recommended Action
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE	Take immediate action to mitigate the risk or stop the activity. Perform priority safety risk mitigation to ensure additional or enhanced preventative controls are in place to bring down the safety risk index to tolerable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLERABLE	Can be tolerated based on the safety risk mitigation. It may require management decision to accept the risk.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACCEPTABLE	Acceptable as is. No further safety risk mitigation required.

4.5.3 Ülevaate kokkuvõttes sisalduvad riskianalüüsi tulemused ja vajadusel Transpordiameti planeeritavad meetmed lennukõlblikkuse parendamiseks.

4.6 Seire

Jrk. nr	Tegevuse kirjeldus	Viide	Vastutaja
1.	Seire plaani koostamine aastaks	M.B.303 (a) (b) (c), AMC1 M.B.303 (a), AMC2 M.B.303 (b), AMC3 M.B.303 (b), GM M.B.303 (a), GM M.B.303(b)	Lennundustehnika osakonna juhataja ja inspektorid
2.	Õhusõiduki seire teostus vastavalt plaanile ja käesoleva protseduuri alusel, puuduste kirjeldamine, põhjuste analüüs.	M.B.303 (d), Appendix III to GM1 M.B.303 (b)	Määratud inspektor(id)

3.	Puuduste/tähelepanekute/märkuste edastamine kliendile	M.B.303 (e)	Määratud inspektor(id)
4.	Puuduste kõrvaldamise jälgimine ja tegevuskavast tulenevate järeltegevuste ülevaatus ning vajalike menetluste algatamine	Lennundusseadus ^{5.1} , M.B.303 (f) (g)	Määratud inspektor(id)

4.7 Jätakuva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi kehtivuse peatamine

- 4.7.1. Jätakuva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi kehtivuse peatamine, kui omanik/käitaja ei täida hoolduse ja jätkuva lennukõlblikkuse nõudeid, siis loetakse õhusõiduk lennukõlbmatuks ja peatatakse lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat koos lennukõlblikkussertifikaadiga vastavalt Transpordiameti protseduurile LT_AIR_3_J1.

5. SEOTUD DOKUMENDID

- 5.1** LT_AIR_3_J5_V1 Õhusõiduki lennukõlblikkuse monitooringu vorm.
- 5.2** LT_AIR_3_J5_V2 Elektrooniline andmebaas TA ACAM inspections.
- 5.3** AP 605 Järelevalve protseduur.
- 5.4** LT_AIR_3_J1 „Õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaatide ja piiratud lennukõlblikkussertifikaatide väljastamise, peatamise ja kehtetuks tunnistamise protseduur“.